

BONNE Nouvelle

La gazette de l'ADEMAS

N°23 - Septembre 1999



*Dimanche 11 juillet 1999, première circulation en Mayenne. Une cinquantaine d'adhérents prennent place dans la remorque Sprague mixte ABm. 5 tirée par un locotracteur Moyse de la fin des années 30.
Photo Cyril Prodanovic*

ÉDITORIAL

En attendant le Sprague...

Deux rapports, l'un sur la dynamisation des collections de matériels roulants anciens, l'autre sur les possibilités d'exploitation de la rame Sprague rénovée A. 475, ont été remis à la « Mission Centenaire » de la RATP, chargée de coordonner les manifestations à l'occasion des 100 ans du Métro.

C'est notamment suite à un courrier encourageant reçu de Jean-Paul Bailly, président-directeur général de la RATP que nous avons pris l'initiative de rédiger ces documents. Le premier est un inventaire commenté des collections de matériel roulant ancien, suivi de propositions visant à don-

ner une meilleure visibilité publique aux véhicules représentatifs (matériel à caisse en bois, Nord-Sud, Sprague vert foncé...).

Le second document, intitulé « Exploitation de la rame historique Sprague-Thomson A. 475 rénovée - situation actuelle, éléments d'analyse marketing et propositions » est en quelque sorte le *business plan* de l'exploitation future de cette rame. Cette étude n'a pas vocation à entrer dans des détails opérationnels à ce stade, mais souligne plutôt les différentes clientèles à satisfaire par des prestations adaptées.

Deux façons d'appréhender l'utilisation de la rame Sprague seront à éviter :

- celle qui consisterait à vouloir en tirer un bénéfice financier à tout prix. Le prix de la place, devenu prohibitif, conduirait à l'abandon de l'activité ;
- celle qui choisirait de n'utiliser ce

train qu'à des fins de prestige. Cet usage, très coûteux d'ailleurs, brouillerait l'image de la RATP : la rame Sprague est avant tout un objet populaire.

Dans un cadre économiquement viable, prenant en compte le retour d'image pour la RATP, nous avons proposé des activités de qualité ouvertes au plus grand nombre.

Pour l'heure, nous avons préféré maintenir le prochain circuit à bord d'une rame MF 67, bien que la rame Sprague soit en principe disponible à cette date. Nous pouvons ainsi proposer des places à un tarif abordable, ce qui n'est pas le cas actuellement à bord de la Sprague, la location du train étant beaucoup plus élevée. [Nous n'avons pas eu pour le moment de réponse à la démarche engagée à ce sujet.]

Enfin, l'association a reçu une nouvelle voiture Sprague réformée (voir l'article à ce sujet dans ce bulletin). ■

sommaire

Compte-rendu de l'AG p.2 ■ Une nouvelle voiture dans la collection p.3 ■ Le point en Mayenne p.3 ■ Aménagements esthétiques du matériel roulant 1959-1968 p.4

à suivre

ÉVÉNEMENT

Journées du patrimoine

Comme les années précédentes, la RATP ouvrira au public de nombreux sites, certains en accès libre, d'autres sur réservation. Renseignements et inscriptions au 01 44 68 36 15 (de 9h à 18h les jours ouvrables). Présence d'un conférencier de l'association autour des voitures de métro - rame à caisse en bois et motrice Sprague vert foncé - présentées à la Maison de la RATP

(M) (BUS) (RER) Gare de Lyon.

Les samedi 18 et dimanche 19 septembre. Dépliant joint.

CIRCUIT

En banlieue

Le samedi 25 septembre après-midi, circuit en banlieue parisienne en rame de voitures grandes lignes anciennes tractée par la machine à vapeur Mountain 241 A 65 (départ et arrivée de Paris-Est, parcours sur la grande et la petite ceinture, arrêt prolongé à Versailles avec visite de la ville). Prix de 300 à 800 Francs par personne selon les places (salon, première, seconde) et les prestations (déjeuner, bus à Versailles). Renseignements et inscriptions au COPEF 19, rue d'Amsterdam 75008 PARIS Tél. : 01 45 81 11 06

ASSOCIATION

Compte-rendu de l'A.G.

L'assemblée générale ordinaire 1999 s'est tenue dans le centre d'instruction RATP de la Gare du Nord. Extraits.

L'assemblée générale ordinaire 1999 s'est tenue dans le centre d'instruction RATP de la Gare du Nord. Le président Benoît Renard a ouvert la séance à 10 heures par le rapport moral qui rappelle que si l'organisation des voyages est désormais bien rodée, les mêmes points noirs subsistent : coûts élevés de location des trains, nombre trop élevé de participants lors des circuits en Sprague... Il souligne qu'un premier courrier adressé par le président-directeur général de la RATP a incité l'ADEMAS à rédiger deux études sur la collection de matériel roulant ancien et sur l'animation de la rame Sprague rénovée. Si à la date de l'assemblée aucune évolution du parc de matériel roulant historique de la RATP n'est à signaler, le comité directeur restera très vigilant quant à des réformes soudaines de véhicules. Enfin, l'évolution des travaux en Mayenne est présentée, avec notamment la fin du ballastage de la voie, et l'arrivée d'un locotracteur à essence récupéré par Guillaume Potier et restauré aux ateliers de la Villette. Le compte rendu d'activité est présenté par Julian Pepinster



On trouvait jusqu'en 96 au centre d'instruction de Gare du Nord le prototype MF 67 surnommé "Zébulon", à caisse en inox et servant à l'instruction des nouveaux conducteurs.

sous forme de diapositives. 150 clichés présentent, sous forme thématique, les différentes réalisations de l'association (circuits, visites, travaux en Mayenne, participation à diverses manifestations dont la fin du MP 55). Les adhérents ont été appelés à se prononcer sur l'approbation des comptes d'une part, et le renouvellement du comité directeur d'autre part. Les comptes sont approuvés par 65 voix contre 1. Cinq candidats se présentaient pour cinq postes à pourvoir. Résultats : Guillaume Potier de la Batie 65 voix élu, Julian Pepinster 64 voix élu, Benoît Renard 63 voix élu, Yves Norry 63 voix élu, Baudouin Cusin Berche 60 voix élu. Après clôture de l'assemblée à

12h30, la journée s'est poursuivie par un déjeuner en commun dans une brasserie avoisinante, puis l'après-midi a été consacrée à une visite du centre d'instruction guidée par des formateurs de la RATP, avec initiation à la conduite.

Conformément aux statuts, le comité directeur s'est réuni pour élire en son sein le bureau de l'association. Il a reconduit ses membres aux fonctions qu'ils occupaient précédemment, à savoir : Benoît Renard, président - Guillaume Potier de la Batie, vice-président - Julian Pepinster, secrétaire - Baudouin Cusin Berche, secrétaire-adjoint - Yves Norry, administrateur. ■

Dernières nouvelles de la rame historique Sprague-Thomson.

La grande révision de cette rame, incluant des modifications techniques importantes, en particulier le système de freinage, de fermeture des portes et d'éclairage, est désormais terminée. Une campagne d'essais probatoires est engagée depuis peu, avec des circulations

nocturnes afin de valider ces équipements. La majeure partie de la remise en état des aménagements esthétiques est faite (voir Bonne Nouvelle n° 22).

Les restaurateurs recherchent des éléments décoratifs ou de signalétique anciens (publicités anciennes en papier, émailloïd ou émail, plans de lignes anciens en émail ou en papier

de différents modèles, autres panonceaux d'informations de service...), afin de les reproduire fidèlement.

Nous faisons appel aux adhérents qui disposeraient de tels objets et qui voudraient bien les confier le temps nécessaire à ce qu'ils soient reproduits par des spécialistes. Merci de contacter l'association. ■

MAYENNE

Ça roule en Mayenne

Après deux mois de travaux intensifs, les voitures conservées en Mayenne ont pu rouler pour la première fois avec les adhérents. Récit.

Pour préparer au mieux la visite du 11 juillet dernier, de nombreux travaux ont été accomplis. 200 tonnes de ballast ont été étalées sur une longueur de 60 mètres, rendant utilisable une voie posée pourtant depuis un an... mais à cheval sur un fossé ! Des buses en ciment ont été mises en place dans le fossé préalablement au ballastage, de façon à maintenir l'écoulement d'eau. Ce sont désormais 40

mètres de voie (soit la longueur de 3 voitures Sprague) qui sont utilisables, la rame articulée étant transférée sur cette voie peu avant la visite du 11 juillet. La peinture extérieure de la motrice grise M 268 a été commencée début juin et finalement terminée fin août.

Cinquante personnes se sont retrouvées en Mayenne pour la seconde visite du site où nos véhicules sont aimablement accueillis. Ce fut en quelque sorte l'inauguration de notre

petite ligne de métro à la campagne !

Le locotracteur à essence Moyse a assuré le remorquage de la voiture Sprague mixte ABm 5, nettoyée pour l'occasion, dans laquelle il ne restait plus de places assises...

Le beau temps aidant, l'apéritif offert par les propriétaires, et le déjeuner en commun (barbecue), ont pu être pris en plein air. Le succès de cette visite en appellera sans aucun doute une autre l'année prochaine. ■

NOCTAMBULE

Le dernier métro

Prochain circuit nocturne dans la nuit du 16 au 17 octobre. Voyage en MF 67, départ et arrivée de Porte des Lilas-Cinéma (brochure ci-jointe), avec visite des ateliers de la Villette en milieu de nuit.

EXPOSITION

Salon

Expométrique

Les vendredi 5 novembre (de 16h à 22h), samedi 6 (de 10h à 19h) et dimanche 7 (de 10h à 18h), présence de l'ADEMAS à Expométrique, traditionnel rendez-vous automnal aux Lilas.

Gymnase Floréal, Métro Mairie des Lilas. Navettes gratuites en autobus ancien à plate-forme. L'intérêt et la vigueur de ce salon de modélisme ferroviaire ne se dément pas d'années en années.

SAUVEGARDE

Invalides en retraite

L'ADEMAS a pu récupérer la remorque mixte de l'espace Invalides. Explications.

Peu après l'assemblée générale, alors que nous y annoncions un été « calme » pour le matériel Sprague, la RATP a décidé de réformer une remorque mixte, utilisée comme véhicule fixe depuis 30 ans sous la forme d'une voiture salon-bar dans des espaces souterrains de réception. Installée d'abord dans l'ancien terminus de Porte Maillot en 1968 avec une seconde voiture du même type, elles sont rapidement transférées fin 1970 vers un quai séparé et inutilisé de la station Invalides, le service de la

voie ayant besoin à cette époque du site de la Porte Maillot.

Ces voitures y ont servi jusqu'à une époque très récente d'espace de réception de la société Métrobus (RPTP - Régie publicitaire des transports parisiens, qui s'était déjà distinguée en 1948 et en 1950 par ses réceptions publicitaires à la station Saint-Martin).

La voiture AB 5229 (numérotée ABm 29 à l'origine, et portant l'indice VX 8 - véhicule fixe - depuis 1977) conserve toujours aujourd'hui ses décorations et

son aménagement spécifiques lui donnant une atmosphère de salon très particulière. La AB 5229 est partie de sa retraite d'Invalides (sic) dans la nuit du 30 juin pour les ateliers de la Villette, qu'elle a quitté le 16 juillet pour arriver, enfin, le 18 juillet en Mayenne. Ses aménagements années 70 et son bar seront conservés, l'extrémité de la voiture côté bar étant réaménagée en coin cuisine.

Une autre voiture viendra remplacer cette remorque mixte à l'espace Invalides. ■



Julian Pepinster

Bonne Nouvelle, la gazette de l'ADEMAS. Lettre d'information de l'Association d'exploitation du matériel Sprague. Association à but non lucratif régie par la loi du 1er juillet 1901. 17, rue des Abondances, 92100 Boulogne-Billancourt. Téléphone et télécopie : 01-48-25-13-32. Tous droits réservés. Comité de rédaction : Julian Pepinster, Benoît Renard. Mise en page : Song Phaneckham [http://www.metropolitain.org].

DOSSIER

Aménagements esthétiques du matériel roulant (1959-1968)

L'aspect des séries de véhicules livrées dans les années soixante (MP 59) et soixante-dix (MF 67 et MP 73) fige le décor du métro parisien jusqu'au milieu des années 90, à partir desquelles ces voitures seront progressivement « relookées ».

Le MP 59

Ce nouveau matériel est destiné en premier lieu à la ligne 1, totalement équipée de matériel sur pneumatiques le 24 décembre 1964, puis à la ligne 4 que le dernier train Sprague quitte le 17 juillet 1967.

Les principes retenus pour le MP 55 sont globalement conservés mais évoluent toutefois. La face avant « s'allège », par le remplacement des trois petites baies vitrées (caractéristiques du MA et du MP 55) par un grand pare-brise bombé. A l'intérieur, rien ne change fondamentalement par rapport au MP 55, les quelques différences étant mineures (aspect des mains courantes de porte, des trappes de visite au dessus des portes et des baies). On regrettera cependant que la faible ouverture des glaces ne permette pas une aération suffisante, le roulement sur pneumatiques et la présence de résistances sous les voitures élevant la température. C'est en effet à bord de l'un de ces trains, sur la ligne 4, qu'un ancien Premier ministre déclara, fin 1993 : « dans le métro, il fait chaud ».

La particularité de ce matériel réside dans la composition des rames, constituées de six voitures, aussi bien sur la ligne 1 que sur la ligne 4. On considéra que la présence d'une seule voiture de première étant insuffisante pour une rame d'une telle capacité, des remorques mixtes furent également livrées, le compartiment de première classe n'y occupant qu'un tiers de la voiture. vers 1980, les cloisons des remorques mixtes furent déposées, certains voyageurs se plaignant, notamment aux heures creuses, d'un sentiment d'insécurité dans ces petits compartiments. Déclassées, ces remorques mixtes ont subsisté pour la plupart dans leur livrée bicolore jusqu'en 1997 sur la ligne 4. Techniquement satisfaisant (et relativement simple de conception), le MP 59 est appelé à circuler pour de nombreuses années

encore sur la ligne 4 et la ligne 11.

À partir de 1992, il a subi une cure de jeunesse esthétique. Les revêtements en Formica, les banquettes et l'éclairage ont été déposés. Un nouveau plafond, gris foncé et fluide d'aspect est doté d'un éclairage plus puissant. Les parois sont grises également (seuls les montants et les entourages sont peints en blanc) et les sièges en tissu antilacération, avec des motifs en pied de poule.

Enfin, la livrée extérieure, provisoirement blanche avec les portes bleues sur la ligne 1, devient à partir de 1994 blanche / vert jade, les couleurs de la RATP.

Les rames de la ligne 1, toutes rénovées, sont mutées sur la ligne 4 au fur et à mesure de l'arrivée du MP 89 sur la ligne 1. Sur la ligne 4, une partie du parc MP 59 a été rénové mais à hauteur de quatre voitures sur six uniquement.

Les quatre voitures ont migré sur la ligne 11 en remplacement du MP 55 tandis que les deux autres, non rénovées, et les rames subsistantes de la ligne 4 sont progressivement retirées du service et démolies.

Le MF 67 (premières séries)

Ce matériel, qui équipe les lignes 2, 3, 3bis, 5, 9, 10 et 12, est très dissemblable selon

les séries, d'un point de vue technique et esthétique. On distingue quatre familles.

La première, présente sur la ligne 3 (motrices avec loge) et 12 (motrices intermédiaires sans loge), est constituée des premières voitures livrées, de 1968 à 1972. L'esprit du MP 59 y est globalement conservé, mais avec quelques améliorations. L'éclairage n'est plus constitué de petits tubes indépendants mais d'une longue barre diffusant un meilleur éclairage. Les banquettes sont plus hautes avec des assises plus rectangulaires et des mains courantes redessinées, les stratifiés sont également plus clairs, le marron clair des MP 59 faisant place à un jaune limon. Les sols sont en contre-plaqué recouverts de dalles de linoléum jaune.

Le MF 67 de la ligne 12 et de la ligne 3 est modernisé en 1995 par l'adoption des nouvelles couleurs blanc / vert jade, et la suppression des emplacements publicitaires lumineux au dessus des mains courantes, dont l'entretien s'avérait délicat. Sur la ligne 12, un revêtement plastique blanc est apposé au dessus des fenêtres. ■



La livrée originale du MP 59 était le bleu clair, avec une première classe peinte en jaune. Une série de voitures fut ensuite repeinte en bleu roi vers la mi-1970, puis en blanc avec les portes bleues en 1989, puis enfin en vert jade depuis 1994 !